Exp 0335

5-D-1

I N D I C E

Nº INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
334	5-D-1	Informes de actividad del FORMOSA - YEHUIN - CARCARAÑA.
335	5-D-1	Informe Comisión Especial de Análisis y Evaluación (ALTE. CHAMORRO)
336	5-D-1	Informe actuación en tareas de inteligencia de buques mercantes y pesqueros. CT 17.
337	5-D-1	Informe de ELMA sobre actividades del CARCARAÑA (Informe Capitán Ultramar [illegible])
338	5-D-1	P.N.A. Proposición de condecoraciones. Informe actuaciones en combate.
339	5-D-1	Convención de Ginebra
340	5-D-1	Informe de inteligencia a la recepción del personal del BUEN SUCESO-YEHUIN-CARCARAÑA.
341	5-D-1	Informe del Capitán del BUEN SUCESO.
342	5-D-1	Decreto autorizando requisición de bienes. Nº 705/82
343	5-D-1	Decreto constituyendo el TOAS y designación de COATLANSUR. Nº 700 5/82. y Ley 22550 Constitución de Teatro de Operaciones y Gobernadores Militares. [illegible]
344	5-D-1	Estudio factibilidad envío Lanchas Rápidas a Malvinas.
345	5-D-1	Relación buques mercantes y pesqueros intervinientes en el conflicto. (Mensaje Naval de CONATRAM)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
N° 1

CHAMORRO

INV/ANALISIS NAVAL

C. O. A. C.
EXP. E. INTERNO N° 0335

C. O. A. C.
ARCHIVO N° 5-D-1

CLASIFICADO

~~Expediente completo en poder de CN Grandona~~

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø335
ARCHIVO Nº 5-D-1

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 34/83"S"
Letra SGEM,3TO

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 2

BUENOS AIRES, 18 de mayo de 1983.

OBJETO:R/informe.

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.Contraalmirante Dn. Angel María RODRIGUEZ.

Para antecedente y archivo en esa Comisión, remito fotocopia del Informe "Empleo de los Medios de Superficie en el Conflicto en el Atlántico Sur", confeccionado por la Comisión Especial presidida por el señor Vicealmirante (R.E.) Dn. Rubén Jacinto CHAMORRO.

Dejo constancia que el original del citado informe se halla en poder del señor Juez Especial de Instrucción Militar - Contraalmirante (R.S.) Dn. Francisco ALEMAN, y que finalizado el sumario que el mismo instruye será remitido a esa Comisión.

AGREGADOS:Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original - Destinatario
Duplicado - Archivo SGEM.

ARMADA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ENTRADA: 19 MAY 1983

TRAMITE INTERNO

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	
SALIDA	

(23)

BUENOS AIRES, 12 de mayo de 1983.

OBJETO: /Informe.

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS Y EVALUACION DE [illegible] Contraalmirante D. [illegible].

Por antecedente respectivo en esa Comisión, remito fotocopia del Informe "[illegible] de los medios de superficie en el Conflicto del Atlántico Sur", confeccionado por la Comisión Especial presidida por el señor Vicealmirante (R.E.) D. Juan Jacinto [illegible].

Dejo constancia que el original del citado informe se halla en poder del señor Juez Especial de Instrucción Militar - Contraalmirante (R.E.) D. Francisco [illegible], y que finalizado el sumario que el mismo instruye será remitido a esa Comisión.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original - Destinatario
Duplicado - Archivo [illegible].

[illegible]

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº S/Nº

Letra S/L

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 3

BUENOS AIRES, de Septiembre de 1982

OBJETO: E/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA, ALMIRANTE D. JORGE ISAAC ANAYA.

Adjunto elevo sendos Informes correspondientes al análisis y evaluación de:

1. Circunstancias relacionadas con la pérdida y averías de unidades de superficie, durante el Conflicto de Malvinas, actuación de sus Comandos y responsabilidades emergentes.

2. Conducción de Fuerzas Navales relativas al Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur - COATLANSUR (Comandante de Operaciones Navales) y al Comando de la Fuerza de Tareas 79 - COFUERTAR 79 (Comandante de la Flota de Mar).

Dejo constancia que la tarea encomendada, a la COMISION ESPECIAL DE ANALISIS Y EVALUACION, la he dividido en dos Informes, por razones de la antigüedad relativa de los miembros de la Comisión en relación con el COATLANSUR y el COFUERTAR 79.-

REFERENCIAS: SGEM,3TO Nº 18/82 "S".-

RUBEN JACINTO CHAMORRO
Vicealmirante
PRESIDENTE COMISION ESPECIAL DE ANALISIS Y EVALUACION

1

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 1

INFORME DE LA COMISION ESPECIAL DE ANALISIS Y EVALUACION

1. ASPECTOS GENERALES

a. Misión asignada en Ordenes de Operaciones; órdenes complementarias recibidas:

Del estudio de la Misión asignada y de las limitaciones establecidas puede concluirse que la misma fué cumplida con aceptable grado de profesionalismo, con adecuado sentido de la responsabilidad y sin vulnerar las órdenes recibidas ni el espíritu que el superior evidencia a través de su Orden de Operaciones.

Del PLAN DE OPERACIONES 02"S"/82 de COATLANSUR, se deduce la dificultad para cumplir una misión que genera tareas claramente condicionadas por las limitaciones que el propio Plan impone. El análisis realizado y el criterio profesional de los Subordinados compatibilizan ambos aspectos adecuadamente.

No obstante los factores enunciados las tareas se cumplen en relación a los medios disponibles y a la aptitud profesional de los Comandos, Planas Mayores y dotaciones.

b. Planes u Ordenes de Operaciones emitidos:

Los Planes Contribuyentes y Ordenes de los distintos componentes se adecúan a los principales y contemplan los aspectos fundamentales a ser tenidos en cuenta.

Se advierte en algunos casos que no se plantean objeciones a órdenes que finalmente afectan al cumplimiento de la Misión; este aspecto que debiera señalarse con detalle se ha preferido mencionarlo en forma general, pues en toda la conducción de la F.T. 79 ha primado un criterio "conservador de medios".

c. Medios asignados para cumplir la misión:

Básicamente fueron los correspondiente a la Flota de Mar con el agregado de unidades de la Pref tura Naval, Comando de Transportes Navales, Agrupación Naval Antártica y embarcaciones civiles requisadas.

En función de lo expuesto, podemos dividir las unidades en dos grupos: operativas y auxiliares.

c.1. Unidades Operativas:

Con excepción de los Destructores tipo 42 y las Corbetas, el resto de los buques son viejos y si bien su grado de mantenimiento puede considerarse aceptable, en mo

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 2

do alguno configuran elementos realmente aptos para enfrentar la amenaza enemiga submarina y aérea.

Las unidades más modernas, Destructores tipo 42 y Corbetas, poseen reducida capacidad antisubmarina, de vital importancia ante la amenaza de submarinos nucleares y convencionales.

Esto constituyó un importante factor de debilidad propio y condicionó el empleo de las unidades.

La capacidad antisuperficie puede considerarse aceptable, aunque afectada por la falta de medios anti-misil en cantidad y aptitud.

La capacidad antiaérea sólo es aceptable en los Destructores tipo 42, en el resto es pobre o nula.

Resumiendo podemos concluir que las capacidades son:

Antisuperficie: aceptable.

Antisubmarina: reducida para submarinos convencionales y nula para nucleares.

Antiaérea: pobre.

No obstante cabe reiterar que los medios de superficie asignados eran los únicos disponibles y su efectividad condicionada en gran parte por la antigüedad del material, confiabilidad de los sistemas y espíritu conservador que emana de los Planes de Operaciones.

c.2. Unidades Auxiliares:

Cumplieron con las tareas asignadas a pesar de:

- tripulaciones heterogéneas
- estado del material deficiente en algunas unidades
- falta de armamento adecuado

y todo ello bajo constante amenaza de superficie, submarina y aérea.

Cabe consignar que los A.R.A. "BAHIA PARAISO", "ALTE. IRIZAR" y "PUERTO DESEADO", en su función de buques hospitales, tuvieron un destacable desempeño en el alistamiento y en el cumplimiento de sus misiones.

d. Relación de los acontecimientos:

1 de Abril

1620 - El señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA impone a la F.T. 60 (A.R.A. "BAHIA PARAISO" y A.R.A. "GUERRICO") la misión de ocupar GRYTVIKEN y Puerto LEITH a fin de asegurar el dominio de las ISLAS GEORGIAS.

2 de Abril

0715 - El señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA ordena a F.T. 60 cumplir misión.

1120 - Comandante Teatro Malvinas informa misión cumplida. Pabellón Argentino flamea nuevamente en Malvinas.

3 de Abril

1110 - Comandante G.T. 60.1 intima a la Guarnición inglesa de GRYTVIKEN a rendirse.

-- - Corbeta A.R.A. "GUERRICO" atacada con cohetes antitanque y armas menores (1 muerto, 7 heridos y averías en superestructura).

-- - GRYTVIKEN en poder fuerzas propias.

2223 - Arribo del G.T. 60.1 a Puerto LEITH para relevo personal y descarga (A.R.A. "BAHIA PARAISO").

4 de Abril

0315 - A.R.A. "BAHIA PARAISO" y A.R.A. "GUERRICO" zarparon de LEITH destino Puerto Belgrano.

5 de Abril

-- - A.R.A. "ISLAS DE LOS ESTADOS" pasa a depender de CONAVINAS.

2100 - A.R.A. "DRUMMOND" zarpó de Malvin destino Puerto Belgrano.

6 de Abril

-- - Zarparon de su apostadero con destino a Puerto Belgrano los Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina GC-82 "ISLAS MALVINAS" y GC-83 "RIO IGUAZU".

9 de Abril

0400 - A.R.A. "BUEN SUCESO" zarpa de Puerto Belgrano con desti

no Malvinas.

11 de Abril

1530 - Guardacostas de P.N.A. GC-82 y GC-83, zarpan de Puerto Deseado destino Malvinas.

1900 - A.R.A. "BUEN SUCESO" arriba a Malvinas.

13 de Abril

0150 - Guardacostas P.N.A. GC-82 y GC-83 arribaron a Malvinas después de hacer escalas en: Bahía Blanca, Madryn y Deseado. Quedan bajo el Comando Operativo de CONAVINAS.

15 de Abril

1800 - Constituída F.T. 79 comienzan a zarpar las unidades.

17 de Abril

--- - Guardacostas P.N.A. GC-82 y GC-83 apoyan buque FORREST en DARWIN.

18 de Abril

1313 - Se ordena a los Avisos A.R.A. "SOBRAL" y A.R.A. "SOMELLERA" ocupar estaciones para cumplir Plan de Búsqueda y Rescate.

19 de Abril

1000 - Aviso A.R.A. "SOBRAL" ocupa estación para rescate pilotos caídos (Esta estación estaba en el borde de la zona de exclusión).

20 de Abril

1630 - E.L.M.A. "FORMOSA" arriba a Malvinas.

1735 - Establecidas áreas de referencias para usos F.T. 79.

21 de Abril

--- - Guardacostas P.N.A. GC-82 y GC-83 efectúan reconocimiento en Bahía del Aceite.

22 de Abril

0800 - G.T. 79.1 en área CARLOS.

G.T. 79.2 en área ANDRES.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

SECRETO

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 5

23 de Abril

-- - Pesquero "NARWAL" zarpa de Mar del Plata destino área operaciones.

24 de Abril

1253 - Se modifica la organización de las Fuerzas Navales en operación:

CFT 79 CL D. GUALTER ALLARA en "25 DE MAYO"

GT 79.1. Comandante CN D. JULIO SARCONA en "25 DE MAYO"
Portaaviones "25 DE MAYO" - Corbeta DRUMMOND - GUERRICO
GRANVILLE - Destructor SANTISIMA TRINIDAD - Petrolero
YPF CAMPO DURAN.

GT 79.2. Comandante CN D. JUAN C. CALMON en PY
Destructor PY - Destructor SEGUI - Destructor HERCULES -
A.R.A. PUNTA MEDANOS.

GT 79.3. Comandante CN D. H. BONZO en Crucero BELGRANO
Crucero BELGRANO - Destructor BOUCHARD - Destructor PIEDRABUENA - Buque Tanque YPF PUERTO ROSALES.

25 de Abril

1515 - A.R.A. "PUNTA MEDANOS" (G.T. 79.2) con averías en máquinas, velocidad 6 nudos.

1810 - Corbetas A.R.A. "DRUMMOND", "GRANVILLE" y "GUERRICO" zarparon de Puerto Belgrano destino área operaciones.

26 de Abril

1227 - Buque Tanque YPF "PUERTO ROSALES" zarpa de Comodoro Rivadavia destino área operaciones.

2301 - E.L.M.A. "RIO CARCARAÑA" arriba área operaciones, fondeado Bahía GROUSSAC.

-- - Guardacostas P.N.A. apoyan E.L.M.A. "RIO CARCARAÑA" para guiarlo a través de campos minados.

-- - Pesquero "NARWAL" arriba área operaciones.

27 de Abril

1925 - A.R.A. "BOUCHARD" arriba a Puerto Deseado con averías en máquinas.

ARMADA ARGENTINA **SECRETO** Nº .... Letra ....

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 6

29 de Abril

--- - FLOTA DE MAR en área de operaciones:

G.T. 79.1. y G.T. 79.2. posición aproximada Az. 130 TRELEW 68 millas.

G.T. 79.3. posición norte Isla de los Estados 40 millas.

0930 - A.R.A. "IRIZAR" zarpa destino Puerto Madryn.

1500 - A.R.A. "CABO SAN ANTONIO" zarpa destino Caleta La Misión.

1530 - Remolcador "YEHUIN" zarpa destino Malvinas.

30 de Abril

1004 - Pesquero "NARWAL" sobrevolado por aviones Harrier.

1153 a 1338 - "NARWAL" sobrevolado por 2 helicópteros Sea King y 1 avión Harrier.

1520 - "NARWAL" sobrevolado por 1 helicóptero Sea King.

1530 - Guardacostas P.N.A. GC-82 "ISLAS MALVINAS" atacado por helicóptero enemigo (1 herido de gravedad e impactos de ametralladora).

1920 - "NARWAL" sobrevolado por 1 avión Harrier.

1 de Mayo

0055 - "NARWAL" avista submarino enemigo.

0502 - A.R.A. "BAHIA PARAISO" arriba área operaciones.

1526 - Guardacostas P.N.A. GC-82 es atacado por un helicóptero enemigo que le produce 1 herido.

1555 - F.T. 79 recibe de COATLANSUR info. o que enemigo se encuentra aferrado y da libertad de acción.

--- - Intención F.T. 79 atacar Fuerza británica en crepúsculo matutino día 3 de Mayo.

1810 - E.L.M.A. "FORMOSA" navegando bajo ataque aéreo en = 54º 47' (S), W= 59º 30' (W).

1920 - Remolcador "YEHUIN" arriba a Puerto Argentino.

2007 - C.F.T. 79 emite orden a G.T. 79.1., G.T. 79.3. y G.T. 79.4. para iniciación de operaciones ofensivas.

-- - Se recibe nuevo SITREP del enemigo y confirmación necesidad exploración temprana y ataque masivo sobre unidades de superficie antes de su alejamiento.

2 de Mayo

0145 a 0225 - C.F.T. 79 decide no realizar ataque a Fuerza Británica y alejarse.

1211 - Pesquero "NARWAL" en φ = 50º 05' (S) W = 48º 10' (W) informa haber detectado muchas unidades en proximidades.

1600 - Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" recibe el impacto de dos torpedos disparados por submarino enemigo en φ = 55º 18' (S) W = 61º 47' (W).

1607 - Destructor A.R.A. "BOUCHARD": Comandante aprecia un fuerte golpe por la banda de babor, producto de un torpedo, que si bien no colisionó con el buque explotó en sus proximidades.

1705 - Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" hundido.

1922 - Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA" se aproxima hasta 10 millas del área donde se hundió el Crucero (por orden C.F.T. 79).

2301 - C.F.T. 79 ordena al A.R.A. "PIEDRABUENA" alejarse de área.

2345 - A.R.A. "SOBRAL" informa que fue sobrevolado por helicóptero Sea King sin identificar.

3 de Mayo

0012 - Se ordena al A.R.A. "SOBRAL" abandonar la zona de búsqueda y dirigirse a su estación.

0025 - A.R.A. "SOBRAL" informa que helicóptero enemigo le efectuó dos pasadas a baja altura.

0026 - A.R.A. "SOBRAL" abre fuego sobre helicóptero enemigo.

0040 - A.R.A. "SOBRAL" recibe 1er. ataque de helicópteros enemigos, sufriendo daños menores.

0120 - A.R.A. "SOBRAL" es atacado por helicópteros enemigos que le destruyen el puente de navegación.

0140 - COATLANSUR ordena destacar A.R.A. "BAHIA PARAISO" en apoyo Crucero.

0140 - A.R.A. "PIEDRABUENA" recibe orden de COATLANSUR de hacerse cargo de la búsqueda del Crucero.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL FOJA Nº 8

0305 - Se inicia búsqueda del Crucero.

0755 - F.T. 79 recibe orden de COATLANSUR de navegar por aguas de muy bajas profundidades.

1430 - Comienzan a avistarse balsas de los náufragos del Crucero.

1918 - "NARWAL" destacado en apoyo A.R.A. "SOBRAL".

4 de Mayo

1115 - "NARWAL" recibe orden de regresar a posición inicial.

1950 - Se ordena al Destructor A.R.A. "PY" destacarse en apoyo A.R.A. "SOBRAL".

5 de Mayo

1046 - Helicóptero de F.A. establece contacto con A.R.A. "SOBRAL" y le evacúa un herido (través Cabo Vigía 14).

1337 - Informa C.F.T. 79 que un S2E lanza torpedo MK 44 sobre contacto submarino, repitiendo ataque sobre contacto sonar de H3 sin resultado en φ = 44º 33' (S) W = 64º 16' (W).

1339 - F.T. 79 navegando en Bahía Engaño mantiene acciones antisubmarinas con aeronaves.

6 de Mayo

-- - Guardacostas GC-83 en tareas de transporte de Comandos de I.M. y patrullaje.

7 de Mayo

0750 - G.T. 79.1. en proximidades Faro Río Negro.

1000 - A.R.A. "PUNTA MEDANOS" y A.R.A. "IRIZAR" arribaron a Madryn.

1518 - El Ministerio de Defensa inglés extendió la "zona de exclusión" hasta 12 millas de la costa.

1745 - Buque chileno "PILOTO PARDO" informa haber recogido 3 balsas.

8 de Mayo

0415 - A.R.A. "GRANVILLE" arriba a Puerto Belgrano.

0545 - A.R.A. "SOMELLERA" fondeado en Bahía San Sebastián.

9 de Mayo

0905 - Pesquero "NARWAL" atacado por avión Harrier en φ = 52º 45' (S) W = 58º 02' (W) con heridos graves.

0940 - Pesquero "NARWAL" hundiéndose abandona buque en 1 bote y 2 balsas (25 hombres).

1048 - Avión Harrier ataca balsas de Pesquero "NARWAL" hundiéndolas, queda a flote bote con heridos.

1958 - Se da por finalizada búsqueda náufragos Crucero General Belgrano.

10 de Mayo

2215 - Comienza ataque enemigo sobre A.R.A. "ISLAS DE LOS ESTADOS".

2223 - A.R.A. "ISLAS DE LOS ESTADOS" hundido.

11 de Mayo

-- - A.R.A. "BUEN SUCESO" varado en Bahía Zorro por temporal.

16 de Mayo

1355 - E.L.M.A. "RIO CARCARAÑA" bombardeado por aviones Harrier en Puerto Rey. El buque fue abandonado por incendio incontrolado. No hubo bajas ni heridos.

1900 - C.G.T. 79.3. informa probable actividad submarina enemiga en área Río Grande.

1935 - C.G.T. 79.3. informa A.R.A. "BOUCHARD" hizo fuego sobre ecos pequeños a 1 milla su posición.

-- - A.R.A. "BUEN SUCESO" desembarco de la tripulación en Bahía Zorro.

-- - A.R.A. "BUEN SUCESO" atacado por aviones Harrier.

22 de Mayo

-- - A.R.A. "SEGUI" desafectado G.T. 79.2. bajo control operacional C.F.T. 79 patrullará zona Rincón-Faro Claromecó, efectuando reconocimiento contactos de superficie.

0826 - Guardacosta P.N.A. GC-83 "RIO IGUAZU" atacado por aviones Harrier, derriba uno. Un muerto y tres heridos propios. Unidad queda embicada en la costa.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 10

23 de Mayo

0827 - Buque "MONSUMEN" con averías proximidades I. Bonganville

24 de Mayo

1030 - Buque "MONSUMEN" con averías y un herido grave. Remolcado por FORREST a Darwin.

14 de Junio

-- - Cesa actividades Guardacostas P.N.A. GC-82.

16 de Junio

-- - Fuerzas inglesas incautan Guardacostas P.N.A. GC-82.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 11

e. Factores que favorecieron o dificultaron el cumplimiento de la misión:

e.1. FAVORABLES:

- Alta moral de los Comandos, Planas Mayores y Dotaciones.
- Elevado espíritu de sacrificio, cumplimiento del deber y disciplina.
- Buen nivel de adiestramiento en relación con el preaviso que se dispuso.
- Aceptable conocimiento del Teatro de Operaciones.
- Aceptable capacidad antisuperficie.

e.2. DESFAVORABLES:

- Medios insuficientes.
- Vejez del material en el 50 % de las unidades.
- Pobre capacidad antiaérea.
- Reducida capacidad antisubmarina contra submarinos convencionales.
- Nula capacidad antisubmarina contra submarinos nucleares.
- Capacidad de Contramedidas desbalanceada.
- Insuficiente capacidad logística móvil.
- Falta de dominio del espacio aéreo.
- Meteorología desfavorable que impidió la concreción de un ataque a la F.N. enemiga con aeronaves del PAL.
- Espíritu ofensivo condicionado por la presencia de submarinos nucleares y por la hipótesis de guerra Chile.

2. ASPECTOS PARTICULARES

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 12

a. Alistamiento y preparación para el combate:

El alistamiento y la preparación fueron excelentes, teniendo en cuenta el estado de las unidades y la disponibilidad de medios (Talleres y materiales); aunque debe reconocerse que la confiabilidad fué consecuencia de la edad de los buques. Con posterioridad a la zarpada fueron resueltos muchos problemas merced al esfuerzo de las tripulaciones.

b. Nivel de adiestramiento general e individual para el combate:

El nivel general de las tripulaciones fué mínimo pero aceptable considerando los siguientes factores:

- había un porcentaje razonable de personal veterano bien adiestrado

- parte de los nuevos ya habían estado antes en buques similares

- los nuevos, incentivados por la realidad de la guerra, se adiestraron en muy corto tiempo.

Durante las navegaciones se insistió permanentemente en el adiestramiento, tratando de optimizar los zafarranchos de combate y abandono.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA 13 Nº

c. Circunstancias relacionadas con la pérdida o averías de las unidades. Actuación de las unidades de apoyo:

c.1. CRUCERO A.R.A. "GENERAL BELGRANO":

El día 2 de Mayo a 1600 hs., aproximadamente, el Crucero recibió el impacto de dos (2) torpedos lanzados por un submarino enemigo, hundiéndose a 1705 hs.

El suceso se produjo mientras ejecutaba una misión de patrullado al S.E. de ISLAS DE LOS ESTADOS, integrando el G.T. 79.3 con los Destructores A.R.A. "BOUCHARD" y A.R.A. "PIEDRABUENA". Dicha misión había sido ordenada como consecuencia de un Plan de Operaciones impuesto por el Comandante de la F.T. 79 (Comandante de la FLOTA DE MAR), el cual emanaba de un Plan de Operaciones elaborado por el Comandante del TOAS (Comandante de Operaciones Navales).

En el siniestro mencionado se produjeron 321 muertos y 40 heridos.

El 7 de Mayo el señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada dispuso, con carácter de "urgente", por orden del señor Comandante en Jefe de la Armada, constituir una Comisión especial de investigación del hecho, a fin de determinar responsabilidades, ajustándose a la reglamentación en vigor y en base a un Informe del Comandante de la unidad.

El 11 de Mayo el señor Comandante de Operaciones Navales ordenó el cumplimiento al señor Comandante de la Flota de Mar.

El 1 de Julio el señor Comandante de la Flota de Mar elevó el Informe producido por el Comandante del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" manifestando que restaría disponerse el cumplimiento de constituir la Comisión Investigadora.

El 20 de Julio el señor Comandante de Operaciones Navales elevó al señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada las actuaciones realizadas, las cuales constan de los Informes de los Comandantes de los A.R.A. "GENERAL BELGRANO", A.R.A. "BOUCHARD" y A.R.A. "PIEDRABUENA" y un Informe personal.

Del análisis de todos estos giros, puede advertirse, que la orden original del señor Comandante en Jefe de la Armada, de constituir una Comisión especial de investigación, nunca fué cumplida, incurriendo en este incumplimiento el señor Comandante de Operaciones Navales y el señor Comandante de la Flota de Mar.

A criterio de esta Comisión debe ordenarse la instruc-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA No. 14

ción de un Sumario Militar para determinar, según lo ordenara el señor Comandante en Jefe de la Armada, "las responsabilidades de las acciones emprendidas (de conjunto e individuales), ajustando su cometido a la reglamentación en vigor".

Del estudio crítico de las órdenes recibidas y su cumplimiento por el Comandante del G.T. 79.3 (Comandante del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO"), pueden advertirse las siguientes circunstancias:

c.1.1. El Plan Esquemático Nº 1/82 "S" de COATLANSUR fijó como Tareas particulares para los Medios Navales del Comando de Operaciones Navales: "desgastar, neutralizar o destruir, en oportunidades favorables, los medios de superficie del enemigo"; estableciendo como limitaciones que: "el empleo de las unidades de superficie de la Flota de Mar estará restringido por la presencia de submarinos atómicos, que lo convierte en inaceptable en cuanto al costo y por el Conflicto Austral".

De la consideración de las Tareas y limitaciones surge una clara incompatibilidad de las primeras que dificulta al Comandante de la F.T. 79 la ejecución del Plan.

c.1.2. El Plan de Operaciones Contribuyente Nº 02"S"/82 de FUERTAR 79 fija como tarea: "esta Fuerza ocupará posiciones relativas favorables desplegadas en el litoral atlántico, desgastando, neutralizando o destruyendo, previa orden, unidades del enemigo", para lo cual "se mantendrá en un área de espera entre Isla de los Estados y el Sur del Banco Burdwood , por fuera de la zona de exclusión" "manteniendo las unidades reabastecidas con el concepto de poder disponer de las mismas al máximo de su capacidad con el mínimo preaviso" y "actuando en lo posible coordinadamente entre los Grupos de Tareas".

Del análisis de la tarea surge una situación de compromiso que obliga al G.T. 79.3 a mantenerse en un área determinada con bajo consumo de combustible, circunstancia sumamente riesgosa ante la amenaza submarina.

De la lectura de los Planes se desprende que la "zona de exclusión" es considerada con una importancia casi exclusiva, lo cual induce a disminuir el grado de amenaza fuera de la misma.

c.1.3. El Plan de Operaciones Contribuyente e Instrucciones Complementarias del Comandante del GRUTAR 79.3 especificó entre otras cosas que:

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 15

- La Operación se compondría de tres fases: uno, travesía hasta límite área exclusión; dos, permanencia en área de exclusión; tres, regreso desde límite área exclusión.

- Durante la travesía MIGUEL-JULIAN-hasta límite AREA EXCLUSION (FASE UNO), se ordenaron los movimientos de acuerdo con la situación. Velocidad de avance 15 nudos. Condición de preparación para la acción GRADO TERCERO.

- Se adoptó como capacidad del enemigo: mantener el esfuerzo de guerra dentro del área de exclusión, sin descartar que podría realizar un ataque mediante submarino, fuera de aquél área.

- Por buque individual se efectuarían maniobras evasivas, escucha sonar pasiva (DD), enmascaramiento de revoluciones, FANFARES largos listos a activar y bordeo ancho.

- Se utilizarían sendas Formaciones de Crucero antisubmarino y antisuperficie contra unidades misilísticas (se distribuyeron gráficos a las unidades).

De lo expresado se infiere que los submarinos enemigos configuraban una amenaza dentro y fuera del área de exclusión.

c.1.4. Durante la iniciación de la fase dos el Comandante de la F.T. 79 anuló la operación ordenando al G.T. 79.3 permanecer en áreas IGNACIO y JULIAN. Cumpliendo la orden el G.T. 79.3. navegó con Rv=270º y luego Rv=290º Vd=10 Nds; en una formación flexible, que a criterio del Comandante brindaba la mejor protección en dirección de posible amenaza A/S y de apoyo mútuo A/A. Era guía de Formación el Crucero, estando los Destructores ubicados entre 6.000 y 8.000 yds del guía, por la amura de Eb el A.R.A. "PIEDRABUENA" y por el través de Eb el A.R.A. "BOUCHARD". Viento 30/35 Nds, mar 4, ambos del 310º.

Los movimientos ejecutados permiten determinar, aproximadamente, que el G.T. 79.3 se mantuvo navegando en una faja de 120 millas durante 18 horas, a una Vd promedio de 13 Nds.

Del análisis de c.1.1., c.1.2., c.1.3. y c.1.4. pueden obtenerse las siguientes conclusiones:

El Plan de Operaciones de COATLANSUR establece limi-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 16

taciones que inducen al no empleo de las Fuerzas.

El Plan de Operaciones Contribuyente y las órdenes ampliatorias del Comandante de la F.T. 79 establecen un área de espera, para el G.T. 79.3, con probabilidad de ataques submarinos.

El Plan de Operaciones Contribuyente del Comandante del G.T. 79.3 es incompleto y no encara con criterio profesional el alcance de la capacidad submarina del enemigo. Asume un concepto de la operación cinemático cumpliendo las órdenes del Comandante F.T. 79 que no contrarresta la amenaza y se expone durante un tiempo prolongado a la detección y torpedeamiento.

Luego del torpedeamiento el Comandante del Crucero demuestra un elevado nivel de preparación y adiestramiento en el abandono y supervivencia de la tripulación.

Del análisis de las novedades sobre los elementos de Supervivencia (balsas autoinflables), se comprueban fallas de diseño atribuíbles a las Fábricas y fallas de alistamiento atribuíbles al Taller de Supervivencia del Arsenal del Comando Naval.

c.2. <u>DESTRUCTORES A.R.A. "BOUCHARD" Y A.R.A. "PIEDRABUENA":</u>

El día 2 de Mayo a 1607 hs., aproximadamente, el Destructor A.R.A. "BOUCHARD", que integraba el G.T. 79.3 junto con el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y con el Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA", navegando en una Formación flexible, por el través de Eb del Crucero y a 6.000/8.000 yds de distancia, siente un fuerte golpe por la banda de Bb.

Dicho golpe, a criterio del Comandante, CFCBNACD Dn. WASHINGTON BARCENA, fué producto de un torpedo que si bien no colisionó con el buque explotó en sus proximidades.

Esta circunstancia no es compartida por la Comisión; de la lectura de los informes, de las posiciones relativas y de la hora del torpedeamiento del Crucero, todo hace suponer que dicho golpe fué producto de la onda expansiva de los torpedos que hundieron al Crucero. De todas maneras puede asumirse que el Comandante obró en base a una apreciación que a pesar de ser dudosa, fué su apreciación y actuó en consecuencia.

Este suceso analizado como cierto, dudoso o incorrecto no hace variar las conclusiones finales.

Simultáneamente con este hecho los Destructores pierden

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA No. 17

ligazón con el Crucero, excepto el avistaje de bengalas y señales Aldis que no aclaran la situación.

A partir de este momento se mencionará a los Destructores en conjunto, pues a pesar de haber un 2do. en Comando Táctico (CFCBNACD Dn. HORACIO R. GRASSI Cte. del D 29), la actitud y decisiones fueron concertadas y compartidas, ya que si bien uno tenía la responsabilidad el otro no objetaba las acciones.

A 1620/1625 hs. los Destructores aprecian que el Crucero se encuentra al garete sin máquinas ni energía eléctrica.

Ante la situación de encontrarse los Destructores sometidos a un ataque submarino "abren distancia" a máxima velocidad con intención de alejarse a 20 millas del área.

A 1702 hs. los Destructores pierden contacto radar con el Crucero a 15 millas y se siguen alejando, según ellos por no contar con apoyo aéreo.

De 1707 a 1922 hs. ejecutan algunos cambios de rumbo pero sin constituir una intención franca de acercamiento al área.

A 1922 hs. por orden del CFT 79 el D 29 pone rumbo de aproximación, (el D 26 permanece al NW), llegando hasta 5/10 millas del área; a 2130 hs. empeora la meteorología.

A 2301 hs. el CFT 79 ordena al D 29 alejarse. El día 3 a 0140 hs. el D 29 recibe la orden de COATLANSUR de hacerse cargo de la búsqueda constituyéndose en Comandante de Escena.

A 0305 hs. en proximidades del P.D. se inicia la búsqueda, incorporándose posteriormente el D 26.

A 1430 hs. comienzan a avistarse las balsas y se inicia el proceso de salvamento.

El resumen asentado se ha extractado de los Informes, sin consultarse los registros de las unidades, por tal razón tal vez no tenga el rigor y exactitud propios de una investigación, pero en lo que hace al análisis conceptual de la situación cumple su cometido.

De la reacción y comportamiento de los Comandantes, a través de los acaecimientos y acciones puede apreciarse que:

c.2.1. El CFCBNACD HORACIO R. GRASSI, Comandante del

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 18

Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA", tiene la responsabilidad que le cabe como 2do. en Comando Táctico del G.T. 79.3

c.2.2. El CFCBNACD WASHINGTON BARCENA, Comandante del Destructor A.R.A. "BOUCHARD", aprecia que le fué lanzado un torpedo que no hizo impacto y explotó, induciendo con su apreciación sobre la decisión del Comandante del D 29. Asimismo intercambia opinión compartiendo la decisión de alejarse del área.

c.2.3. Ambos Comandantes no pueden alegar desconocimiento (entre 1625 y 1710 hs. aproximadamente), que el Crucero tenía serias dificultades: se encontraba al garete sin máquinas ni electricidad, no había ligazón de comunicaciones y se había perdido el contacto radar y visual.

c.2.4. El G.T. 79.3 navegaba en una Formación flexible con el Crucero como guía.

c.2.5. En el concepto de la operación se especifica que el desplazamiento del Grupo de Tareas se efectuará adoptando un despliegue que permita mantener la capacidad de apoyo mutuo.

c.2.6. La decisión de alejarse del área ante la amenaza submarina, materializada por una presunción de torpedo, no es doctrinaria para unidades antisubmarinas.

c.2.7. La decisión de alejarse en un arrumbamiento opuesto al azimut de la supuesta explosión no da garantías de seguridad, siendo que el tipo de torpedos atribuídos al enemigo no están diseñados solamente para corridas rectas.

c.2.8. Independientemente de todas las razones que puedan darse para justificar el alejamiento, hay otras razones de ética naval que no figuran en los Reglamentos pero que han signado las mejores tradiciones a través de los tiempos. Esta Comisión interpreta que los Destructores podrían haber mantenido las medidas antitorpedo y sin necesidad de bajar la velocidad haber apoyado al Crucero con la sola presencia en el área y a la vista.

c.3. <u>TRANSPORTE A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS":</u>

El día 28 de Marzo, por orden del Estado Mayor General de la Armada, el Transporte A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS", con tripulación civil, pasó a depender del Coman

ARMADA ARGENTINA **SECRETO** Nº ______ Letra ______

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 19

do de Operaciones Navales, nombrándosele Comandante Militar al Capitán de Corbeta D. ALOYS PAYAROLA.

El buque pasó a formar parte del Grupo de Tareas Transportes. La misión asignada fué transportar personal y pertrechos del Ejército Argentino desde Puerto Deseado hasta Puerto Argentino y posterior apoyo logístico de las Islas.

Entre el 29 de Marzo y el 2 de Abril transportó al Regimiento de Infantería 8 y a la Compañía de Ingenieros 9.

El 5 de Abril cambió su dependencia operativa al Grupo Naval Malvinas.

Durante la permanencia en Malvinas el buque cumplió las siguientes tareas: transporte de tropas y pertrechos a Ganso Verde y a Bahía Zorro Este, apoyo logístico (víveres, munición y combustible), alije de buques (Río Cincel, Formosa y Carcarañá) y fondeo de dos campos minados.

Entre el 8 y 10 de Mayo realizó el alije del Río CARCARAÑA en Puerto Rey y recibió la orden de zarpar y fondear en proximidades de Puerto Howard.

El día 10 a 2215 hs. mientras navegaba en las proximidades de Isla Cisne, (transportaba vehículos y gran cantidad de JP1), estalló una bengala luminosa sobre el buque, dando comienzo a una serie de explosiones e incendios producidos por un intenso cañoneo proveniente de un buque enemigo. A 2223 hs., con una escora a Eb de casi 90º, el buque se hundió (desde la bengala transcurrieron 8 minutos).

El Transporte tenía tripulación civil y miembros de las Fuerzas Armadas embarcados (5 de la Armada, 3 del Ejército, 1 de la Fuerza Aérea y 1 de la Prefectura Naval), en total 25 personas, salvándose sólo 2, el Capitán PAYAROLA y un marinero civil.

Del análisis detallado de los informes se desprende que el buque, teniendo en cuenta su función, estaba alistado y adiestrado para el cumplimiento de las tareas que le fueron asignadas y que las cumplió satisfactoriamente, a pesar de los inconvenientes propios de la situación bélica y de contar con tripulación civil.

Con posterioridad al abandono se destaca la fortaleza física y psíquica del Capitán PAYAROLA al afrontar con temple múltiples inconvenientes durante varios días.

La única observación que pareciera surgir es la falta

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 20

de previsión al no hacer colocar los salvavidas a la tripulación durante la navegación en zonas de alto riesgo.

Asimismo y como concepto general, es de destacar la actividad de estos buques que sin defensa propia ni cobertura cumplían tareas bajo amenaza y riesgo constantes.

c.4. TRANSPORTE A.R.A. "BUEN SUCESO":

Es designado Comandante Militar el Capitán de Corbeta D. HECTOR E. ZUKOWSKI y el día 9 de Abril a 0400 hs. zarpa de la BNPB destino Malvinas con tripulación civil y carga militar; arribando a Puerto Argentino el 11 a 1900 hs.

En dicho Puerto, del 11 al 29 de Abril, opera en carga y descarga, aloja al personal del Apostadero Naval y colabora en el alije del buque E.L.M.A. "FORMOSA".

Del 29 de Abril al 10 de Mayo efectúa navegaciones entre distintos puntos de las Islas transportando combustible, munición y víveres.

Del 10 de Mayo al 17 de Junio el buque permanece en Bahía Zorro con los siguientes acaecimientos:

- infructuosos intentos de embarcar agua
- varadura por temporal (11 Mayo)
- descarga de JP1 y munición
- desembarco de la tripulación a tierra (16 Mayo)
- ataque por aviones SEA-HARRIER sobre buque (16 Mayo)
- cañoneo naval sobre buque (26 y 30 Mayo; 1, 5 y 6 Junio)

El 17 de Junio, luego de la rendición de Puerto Argentino se evacua la tripulación desde tierra en helicópteros británicos.

Del análisis de la participación del buque puede apreciarse un estado del material deficiente que dificulta su operación, hecho atribuíble a su vejez; a pesar de ello se advierte una clara voluntad en cumplir las órdenes que la magnitud de las dificultades lo hace prácticamente imposible.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 21

c.5. CORBETA A.R.A. "GUERRICO":

El día 3 de Abril el G.T. 60.1 integrado por:

- COGRUTAR 60.1 CN CESAR TROMBETTA
- A.R.A. "GUERRICO" CF CARLOS L. ALFONSO
- A.R.A. "BAHIA PARAISO" CF ISMAEL J. GARCIA

inicia el cumplimiento de la Misión: "ocupar GRYTVIKEN y mantener Puerto LEITH a fin de asegurar el dominio de ISLAS GEORGIAS".

A 1110 hs se pide por radio la rendición de Grytviken; luego de varias comunicaciones, se producen los siguientes acaecimientos:

- Helicóptero Puma del Ejército con personal de IM a bordo (2a ola) recibe disparos desde tierra que le producen bajas y averías que lo dejan fuera de servicio.
- Helicóptero Alohuette de la Armada ejecuta varios vuelos de apoyo, transporte y spotting.
- Corbeta "GUERRICO" maniobra dentro de la Caleta Capitán Vago, bajo fuego enemigo de tierra (cohetes antitanque y armas menores), haciendo fuego con 20, 40 y 100 mm interrumpido por fallas que le traban las armas.
- Transporte "BAHIA PARAISO" apoya las acciones.
- Personal de Infantería de Marina al que se sumaron dos Tenientes 1º del Ejército, pilotos del Puma, actúan con valor militar y cumplen su misión.

Entre 1315 y 1500 hs se completa la rendición del personal militar y civil británico, finalizando la ocupación de GRYTVIKEN.

El objetivo de los británicos, al ofrecer resistencia, pretendió, solamente, materializar un hecho armado para mostrar que la Argentina tomaba las ISLAS GEORGIAS por la fuerza.

Durante la acción se produjo en los medios propios:

- Corbeta GUERRICO: 1 muerto, 7 heridos y averías en: Puente Comando, superestructura, contenedores EXOCET; quedaron fuera de servicio por fallas: cañón 100 mm, dos montajes 20 mm y un tubo de 40 mm.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 22

- Helicóptero Puma: perdido.

- Helicóptero Alohuette: averías menores (perforaciones de bala).

- Personal de I.M.: 2 muertos y 4 heridos.

Aproximadamente a 2000 hs se inicia el desplazamiento a Puerto LEITH; en dicho fondeadero entre 2223 y 0250 (día 4 Abril) se completa el cambio de personal y descarga; a 0315 los buques zarparon finalizando la operación.

Del análisis de los acaecimientos y legajos de órdenes impartidas por el Comandante del G.T. 60.1 puede inferirse:

c.5.1. Conducción firme y decidida del Comandante del G.T. 60.1 CN TROMBETTA, que controló en todo momento la situación.

c.5.2. Personal de I.M., cumplió la misión.

c.5.3. Tripulación Helicóptero Alohuette de la Armada cumplió tareas con destacado arrojo y pericia.

c.5.4. Corbeta GUERRICO tuvo dificultades en el alistamiento del armamento (artillería trabada) que le impidieron realizar un apoyo efectivo en tiempo.

Actualmente se está realizando un estudio técnico al respecto.

Esta circunstancia no impidió que realizara esfuerzos para poner en servicio nuevamente las armas, logrando reiniciar el fuego.

Durante la maniobra, su Comandante Capitán de Fragata D. CARLOS ALFONSO, condujo la unidad, bajo fuego enemigo, con serenidad y dominio.

Durante la acción, con las armas trabadas y varios heridos, intentó evacuar a los de mayor gravedad pidiendo un helicóptero, ello motivó la reacción del Comandante del G.T. 60.1 que le ordenó repetidas veces demorar la evacuación y emplear a la brevedad sus armas, para batir al enemigo y apoyar la tropa propia.

Estas actitudes, a criterio de la Comisión, merecen las siguientes consideraciones:

- El Comandante del G.T. 60.1 actuó correctamen-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 23

te, dando prioridad a la acción que ya estaba iniciada y en estado crítico, para lo cual reclamó el empleo de la artillería de la Corbeta con oportunidad y acierto militares.

- El Comandante de la Corbeta GUERRICO bajo fuego enemigo, maniobrando en aguas restringidas, con la artillería temporariamente fuera de servicio y con heridos graves, estaba sometido a una tensión extrema, que a pesar de su reclamo para evacuar heridos no le invalidó ni impidió conducir correctamente la unidad.

La falla de las armas fue una eventualidad que la experiencia señalaba como improbable; el estudio técnico determinará las responsabilidades, pero es necesario tener en cuenta que este buque tuvo un escasísimo tiempo de alistamiento y soportó un prolongado mal tiempo antes de llegar al área de operaciones.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 24

c.6. AVISO A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL":

Misión asignada al buque: surge de la implementación de medidas complementarias al Plan de Búsqueda y Rescate Nº 1 "C" 79 del CON, materializadas a través de un agregado a la Orden de Operaciones Nº 1"C"/82 COATLANSUR.

Textualmente dice: "ejecutar operaciones de búsqueda, salvamento y rescate de unidades de superficie, aéreas y tripulaciones en emergencia, a fin de contribuir al mantenimiento y recuperación de los medios empleados en el TOAS."

Dependencia operativa: del Comandante de la FT 50; formado con el Aviso A.R.A. "SOMELLERA" y el Rompehielos A.R.A. "IRIZAR", el grupo de Tareas de Superficie 50.1.

Estación asignada: φ = 50º 10' (S) ω = 64º 32' (W) con libertad para mantenerse dentro de un círculo de 20 millas con centro en el referido punto. Se le ordena ocupar estación el 19 de Abril a 1000 hs (Esta estación se halla sobre el área de exclusión de las 200 millas, alrededor de Malvinas, impuesta por Gran Bretaña).

Elementos embarcados: seis buzos con el correspondiente material de salvamento y radiobalizas provistas por la Fuerza Aérea.

Origen del suceso: despachos GFH 012108 de COATLANSUR y GFH 012210 del Comandante F.T. 50; se le ordena destacarse de inmediato para búsqueda y rescate de 2 tripulantes de un avión Camberra de la F.A., caídos a 1730 hs en φ = 49º 30'(S) ω = 59º 35'(W).

La distancia entre la posición del buque y los náufragos era de aproximadamente 200 millas al ordenarse la ejecución.

Consideraciones generales acerca del suceso: En el área vedada por las Fuerzas Inglesas (círculo de 200 millas con centro en Malvinas), estaba expresamente determinado que serían considerados buques hostiles, además de los buques de guerra, los buques auxiliares.

En el convenio de Ginebra, para aliviar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las FF.AA. en el mar, del 12 de Agosto de 1949 (Convenio Nº 2), en su capítulo III - de los barcos hospitales (Art. 22) se estipula: "Los buques-hospitales militares, es decir los buques construídos y adaptados por las Potencias, especial y únicamente para llevar auxilio a los heridos, enfermos y náufragos o para transportarlos y atenderlos, no podrán en ningún caso ser atacados ni apresados, sino que serán en todo tiempo respetados y pro-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 25

tegidos, a condición que sus nombres y características hayan sido participados a las partes contendientes diez días antes de su empleo".

En el capítulo VI del mismo Convenio donde se estipulan los signos distintivos (artículos 41, 43), queda claramente expuesto cuáles y cómo deben ser ellos.

En el capítulo I del mencionado Convenio, art. 6 se estipula que "los beligerantes podrán concretar otros acuerdos especiales sobre cualquier asunto que les parezca oportuno reglamentar particularmente".

Si bien en el Convenio no se estipula expresamente la condición de buque de búsqueda y salvamento, esta Comisión interpreta que de la lectura de los artículos mencionados, el espíritu de los textos hace compatible asimilarlos al concepto del buque hospital.

Cuando se le asignó al buque las funciones de búsqueda y salvamento no había comenzado aún el período de guerra caliente, de manera que hubo tiempo de tomar las medidas pertinentes para asegurar el cumplimiento de futuras misiones y minimizar los riesgos para el mismo y la tripulación.

De la lectura de las Ordenes de Operaciones, a criterio de esta Comisión, no quedan claras las instrucciones sobre el uso de las armas.

En efecto, tal como lo afirma el JEM del Comando de Operaciones Navales en oficio SGEM,DG4, no se emitieron directivas específicas para ninguna de las unidades integrantes del grupo de Tareas de Búsqueda y Rescate.

La única guía con que contaba el Comandante del A.R.A. "SOBRAL" era la mencionada en el Plan de Operaciones SLA-05 del Comandante de la Fuerza de Tareas 79, que en su anexo "C", Instrucciones para el Uso de las Armas, dice: "1 - Sin restricciones al ser agredido. 2 - dentro del área de exclusión sin restricciones entre cualquier tipo de unidad, previo su reconocimiento de su condición de enemigo y de ser posible, su identificación".

El día 2 de Mayo el Comandante F.T. 50 informa al Aviso "SOBRAL" que un Grupo de Tareas Británico compuesto por un PAL, 6 DD y 2 grandes se encuentran en φ = 50º 30' (S) ω = 56º 30' (W) Radio 30' con respecto a la posición del Aviso, la distancia máxima con el enemigo sería de 260 millas y la mínima de 200 millas.

El Punto Dato de la caída de los náufragos, estaba en posición tal que necesariamente el arrumbamiento del Aviso lo debía llevar hacia la F.T. Británica, entran-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 26

do cada vez más, adentro del radio de acción de las aeronaves enemigas.

Al llegar al Punto Dato y en el supuesto que la fuerza enemiga hubiera permanecido estática, el Aviso se encontraría a una distancia mínima de 55 millas y máxima de 110 millas.

El 3 de Mayo la F.T. 50 recibe GFH 022349 donde el Aviso "SOBRAL" informa ser sobrevolado por un helicóptero tipo Sea King.

Por GFH 030012 Comandante F.T. 50 le ordena finalizar la búsqueda y regresar a estación.

El helicóptero mencionado totaliza tres pasadas sobre el buque, en vuelo rasante. Es de destacar que el Aviso navegaba con las luces reglamentarias de navegación y las luces de cubierta encendidas, con emisión contínua de radar, haciendo sonar su sirena a intervalos regulares y con una bandera blanca, con una cruz roja, izada en la banda de estribor.

Luego de lo ocurrido el Comandante ordena apagar todas las luces y poner Rv 030° para salir cuanto antes del área de exclusión.

Aproximadamente media hora más tarde el buque es sobrevolado otra vez por un helicóptero, ante lo cual el Comandante ordena la apertura de fuego, obteniendo como única respuesta el alejamiento de la aeronave.

Convencido que un ataque era inminente, pone el buque popa al mar a fin de facilitar la tarea de los apuntadores para repeler.

El mismo se produce quince minutos más tarde produciendo daños menores y se repite 40 minutos después, con la destrucción del puente de navegación y la muerte de todos los que se encontraban en él.

El Segundo Comandante toma el Comando, maniobrando en condiciones precarias y logra salir de la zona de exclusión y luego conduce el buque hasta Puerto Deseado.

Conclusiones:

c.6.1. La creación de un Grupo de Tareas de búsqueda, salvamento y rescate tuvo un muy loable propósito, pues sin duda constituyó un apoyo psicológico para los pilotos de las aeronaves que intervenían en las operaciones.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA No. 27

c.6.2. Si se hubieran tenido en cuenta las normas de la Convención de Ginebra, los buques destinados a aquel tipo de misiones podrían haber sido acondicionados para cumplir sus tareas, disminuyendo riesgos.

c.6.3. Dada las características de estos buques, el hecho no hubiera significado en modo alguno afectar el poderío de nuestras Fuerzas Navales.

c.6.4. En el hecho que se analiza, se destacó un buque sin defensa alguna (antisubmarina, antiaérea, ni antisuperficie), dentro del área de exclusión, arriesgándolo junto a su tripulación, a cumplir una misión cuya posibilidad de éxito era remota, si bien el intento era positivo desde el punto de vista psicológico.

c.6.5. Aproximadamente 18 horas antes del ataque, se tenía conciencia del peligro que representaba para el buque el continuar intentando cumplir la misión asignada; en ese momento lo aconsejable hubiera sido dar por terminada la misión y ordenar el regreso, teniendo en cuenta que sería considerado hostil por el enemigo.

c.6.6. En cuanto a la actitud del Comandante del Aviso "SOBRAL" puede enfocarse desde puntos de vista muy dispares.

Por un lado, y de acuerdo a las directivas que obraban en su poder, al ser sobrevolado repetidas veces por un helicóptero reconocido como enemigo, en la zona bloqueada, estaba ampliamente justificada su decisión de comenzar el fuego, apagar todas las luces y poner un rumbo que lo llevara en el menor tiempo posible fuera de la zona de exclusión.

Por otro lado, el hecho que el helicóptero lo sobrevolara en repetidas oportunidades, sin abrir fuego, el saber de la presencia de una Fuerza de Tareas enemiga en las cercanías, el conocer las tremendas limitaciones de su buque (prácticamente indefenso contra ataques aéreos, de superficie y submarinos), hubieran aconsejado una actitud más prudente, con la esperanza que la bandera blanca con la cruz roja, hubiera sido vista y por lo tanto inducido al enemigo a no atacarlo. Este segundo modo de acción posiblemente hubiera culminado en la caída del buque en poder del enemigo, junto a toda la tripulación.

Analizando los hechos, esta Comisión llega a la

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 28

conclusión que el proceder estuvo acertado; la Armada necesita este tipo de Comandantes agresivos y valientes, dispuestos a ofrendar su vida en aras del cumplimiento de una misión encomendada por la superioridad, aunque las chances sean mínimas.

c.6.7. Sin duda el nivel de adiestramiento del buque y sobretodo la moral de la dotación era muy alta, circunstancias que permitieron, aún navegando en condiciones penosas, recalar en un Puerto del continente.

c.6.8. Las falencias que se hacen notar en estas conclusiones, son atribuíbles a nuestras inexperiencias en conflictos bélicos; no es el objetivo buscar responsabilidades, que surgen de por sí en diferentes niveles, sino acumular valiosa experiencia que pueda ser aprovechada de repetirse actuaciones como las vividas en esta contienda.

c.7. GUARDACOSTAS DE LA P.N.A.:

A partir del 2 de Abril de 1982 y en cumplimiento de la legislación vigente la P.N.A. gestionó ante COARA y obtuvo autorización para destacar personal y medios a las Malvinas.

La coordinación pertinente se efectuó entre la PNA y el Comando del TOAS y en función de ello se destacaron los siguientes Guardacostas:

- GC 82 "ISLAS MALVINAS"

- GC 83 "RIO IGUAZU"

Las unidades mencionadas fueron destacadas con sus dotaciones completas. Además se enviaron un Oficial Jefe y cinco Suboficiales, como grupo de apoyo terrestre para las referidas unidades.

La tarea de este grupo de superficie era "Ejercer el poder de policía en el mar territorial y zona contigua, navegando en forma periódica y constante, mostrando su presencia en caletas y radas, a la par de adquirir experiencia en el Teatro de Operaciones". Esta tarea se complementaba con otra que decía: "Estudiar el asentamiento de la futura Prefectura y Destacamentos a instalar en las Islas y ejercer la titularidad de la jefatura cuando la superioridad dispusiera la creación de la Prefectura Naval Islas Malvinas".

De las tareas señaladas sólo pudo cumplirse la primera,

que fué complementada con operaciones logísticas y de inteligencia.

Las unidades de superficie de la PNA integraron la Fuerza que tuvo a su cargo el control de la libre navegación en los canales de acceso a los puertos de nuestro litoral fluvial, Puerto de Bs.As. y Ría de Bahía Blanca, en prevención de posibles actitudes agresivas de buques británicos.

A las unidades ya señaladas se incorporaron:

- GC 73 "CABO CORRIENTES" (Sta. Cruz)
- GC 79 "RIO DESEADO" (Sta. Cruz)
- GC 77 "GOLFO SAN MATIAS" (Deseado)

dependientes del TOAS.

Resumiendo la distribución de unidades de superficie afectadas a la Operación Malvinas fué:

c.7.1. Unidades afectadas al TOM:

GC 82 "ISLAS MALVINAS"

GC 83 "RIO IGUAZU"

c.7.2. Unidades afectadas al TOAS:

GC 73 "CABO CORRIENTES"

GC 79 "RIO DESEADO"

GC 77 "GOLFO SAN MATIAS"

El grupo de unidades afectadas a Malvinas zarpó de Bs.As. el 6 de Abril arribando el 13 de Abril a 0150, previas escalas en Bahía Blanca, Madryn y Deseado.

Al arribar a Malvinas las unidades pasaron a depender de CONAVINAS.

c.7.3. Actividades desarrolladas por el GC 82 "Islas Malvinas".

17/04/82 - Puerto Argentino - Puerto Darwin para escoltar al Pesquero "FORREST".

18/04/82 - 1100 ETD Darwin - 1430 ETA Puerto Argentino.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 30

21/04/82 - Comisión Bahía del Aceite.

22/04/82 al 28/04/82 - Comisiones varias, tareas de reconocimiento y logísticas.

26/04/82 - Apoyo al ELMA "Río Carcarañá", para guiarlo a través de campos minados.

29/04/82 - Apoyo al Pesquero "Forrest".

30/04/82 - Zarpa de Puerto Tamar a 1400 hs con destino Puerto Argentino fondeando a 0300 del 01/05/82 en Bahía Anunciación.

Allí fue atacado a 1530 hs por un HELO SEA KING Inglés. La embarcación sufrió varios impactos de ametralladora resultando herido de gravedad un Cabo. El GC se dirige a Puerto Argentino, donde arriba a 1600 hs.

07/05/82 al 10/05/82 - Comisiones varias.

c.7.4. Actividades desarrolladas por el GC 83 "Río Iguazú".

20/04/82 - Practicaje ELMA "Formosa", guiándolo a través de campos minados.

20/04/82 al 05/05/82 - Patrullajes y Comisiones varias.

06/05/82 - ETD 0900 destino Bahía del Aceite con comandos de la Armada, ETA 1600.

ETD 2200 destino Isla de los Leones Marinos con comandos de I.M., que desembarcaron 070500. Continúa en tarea de patrullaje alrededor de la Isla.

22/05/82 - ETD 0530 de Puerto Argentino destino Puerto Darwin transportando material y personal de Artillería del Ejército Argentino.

El Guardacostas fue atacado por 3 aviones SEA HARRIER Ingleses, repeliendo el ataque y derribando uno. Como consecuencia de las averías su-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 31

fridas durante los ataques se lo embica en el interior del Seno Choiseul.

En el ataque perdió la vida un Cabo y fueron heridos tres hombres.

La embarcación quedó inutilizada y todo el personal fue evacuado por helicópteros de la FAA.

El GC 82 pese a sus averías continuó en servicio hasta el 14/06/82, en que recibió orden de cesar su actividad.

El 16/06/82 las fuerzas inglesas tomaron posesión de la embarcación.

c.7.5. Conclusiones:

La actuación de los Guardacostas de la PNA fue inobjetable, cumpliendo la misión asignada con idoneidad, responsabilidad, valor y espíritu de sacrificio. La misión asignada fue clara y concreta y la conducción del grupo acertada.

c.8. PESQUERO "NARWAL":

El Pesquero "NARWAL", fue asignado a tareas de Inteligencia, designándose Comandante Militar al Capitán de Corbeta D. JUAN CARLOS GONZALEZ LLANOS; el resto de la dotación era la normal de la embarcación, por supuesto civiles que desconocían la misión. No obstante en el lapso comprendido entre la zarpada de Mar del Plata y el arribo al área de operaciones, el Capitán GONZALES LLANOS los pone al tanto, con acertado criterio, de aquellos aspectos que debían conocer. El Capitán del Narwal era el único civil abordo que conocía la misión.

Desarrollo de las actividades:

23/04 - Zarpada de Mar del Plata.

26/04 - Arribo al área de operaciones.

30/04 - 1004 Sobrevolado por aviones HARRIER.

1153 a 1338 Sobrevolado por 2 SEA KING y 1 HARRIER.

1520 Sobrevolado por 1 SEA KING.

1920 Sobrevolado por 1 SEA HARRIER.

01/05 - 0055 Avistado submarino enemigo.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 32

1830 Reunión con Pesqueros María Alejandra y Constanza.

03/05 - 1918 Destacado apoyo A.R.A. "SOBRAL"

04/05 - 1115 Se recibe orden regresar a posición inicial.

09/05 - 0905 Ataque al pesquero.

Desarrollo de los acontecimientos:

El 09/05 a 0905 el NARWAL fué atacado por un SEA HARRIER que lanzó una bomba que hizo impacto, causando heridas mortales al Contramaestre.

A 0906 otro HARRIER inicia ataque con ametralladoras y cohetes provocando averías de magnitud.

Por esas averías comienza a inundarse el buque quedando sin posibilidad de achique.

Finalizado el 1er. ataque se ordena arriar botes y largar balsas.

Se informa a Río Grande de las novedades existentes a posteriori del ataque.

A 1445 se produce un nuevo ataque, 2 SEA HARRIER, uno con ametralladoras y el otro con cohetes.

Consecuencia del 2do. ataque: 9 heridos, 4 en el bote (1 grave), 1 en la balsa (grave) y 4 abordo.

A 1645 aproximadamente se avistan 2 SEA HARRIER en aproximación rasante que no atacaron. Simultáneamente se aproximaron 2 SEA KING, uno de los cuales se colgó sobre cubierta y desembarcó un grupo de IM que tomó el pesquero.

La tripulación fué trasladada al HMS "INVINCIBLE", donde quedaron detenidos.

Allí fueron revisados, requisados e interrogados.

Fue encontrada la documentación del CC GONZALEZ LLANOS y confirmada su calidad de Jefe de la A.R.A.

Conclusiones:

c.8.1. La misión asignada fué correcta.

c.8.2. El cumplimiento de la misma acertado.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 33

c.8.3. El desempeño del CC GONZALEZ LLANOS excelente.

c.8.4. El comportamiento de la tripulación del NARWAL en general muy bueno, especialmente si se considera que era un grupo heterogéneo, no preparado ni adiestrado para la misión que debían cumplir.

c.8.5. Cabe destacar la actuación del Capitán del NARWAL y del 2do. Maquinista.

c.8.6. Cuando en misiones de este tipo se asigna Comando Militar a la embarcación debe proveerse documentación especial e implementar el despacho del buque adecuadamente para evitar la detección de personal militar abordo, lo que descalifica al pesquero en su condición de buque inocente.

d. Actuaciones destacadas y dudosas:

d.1. Actuaciones destacadas:

Ya han sido evaluadas por la A.R.A. y otorgadas las con decoraciones y/o distinciones correspondientes.

d.2. Actuaciones dudosas:

Independientemente de los casos en los cuales esta Comisión ha emitido juicio concreto, señalando las fallas detectadas y las faltas cometidas, existen otros que por diversas razones, no permiten la emisión de opiniones definitivas, por las razones que en cada caso se exponen y que son:

- Caso Sobral:

Las órdenes impartidas por COATLANSUR no fueron claras como así tampoco las dadas por el Comandante de la F.T. 50. No se adoptaron las previsiones inherentes al tipo de misión a realizar por el buque, partiendo de su adecuación a las prescripciones de la Convención de Ginebra.

Todo lo expuesto puede haber incidido en la decisión del Comandante, fallecido en el evento, que, se supone, en caso de contar con órdenes precisas y conocimiento acabado de la Convención de Ginebra, podría haber actuado de otra manera. Lo expuesto es una apreciación cuya validez es obviamente incomprobable, razón por la cual de ese evento sólo deben extraerse conclusiones, dado que no se considera oportuno ni pertinente adoptar ningún otro tipo de medidas. (Verificar si en conclusiones generales y/o medios de acción se contempla lo enunciado a saber: Conocimiento Convención de Ginebra - Preparación bu

FOJA 34

ques de Salvamento - Instrucción y adiestramiento de sus comandos y dotaciones para tiempo de guerra).

- <u>Caso buques de Transportes Navales y/o Mercantes:</u>

Si bien el desempeño de estas unidades, sus comandos y dotaciones fue en general no objetable, de la lectura de los informes surgen algunas dudas, no comprobables, en cuanto a la claridad de las órdenes recibidas, como así también en lo referente al adiestramiento del personal y preparación del material para situaciones críticas (incendio, naufragio, etc.). Toda acción punitoria en relación con lo expuesto carece al presente de valor efectivo y sí es importante rescatar experiencias y sacar conclusiones positivas que hagan al mejoramiento de aquellos aspectos señalados como deficitarios (Verificar conclusiones al respecto).

ARMADA ARGENTINA **SECRETO** Nº ______ Letra ______

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA No. 35

APRECIACIONES GENERALES

- La derrota militar sufrida en Malvinas debe ser analizada en su justa dimensión, teniendo en cuenta fundamentalmente los siguientes factores:

  a. Se perdió ante un enemigo cuyo poder naval es el tercero en el mundo.

  b. Que además ese enemigo contó con el apoyo incondicional de los Estados Unidos y la CEE.

  c. Que nunca fue considerada una hipótesis de guerra que contemplara un enfrentamiento armado con Gran Bretaña.

  d. Que aún cuando eso hubiera ocurrido, el país siempre careció de la capacidad económica para implementar un poder militar, y por ende un poder naval, capaz de enfrentar con razonable aptitud un conflicto armado contra un enemigo del nivel de Gran Bretaña.

  e. Què Gran Bretaña, tiene a lo largo de su historia, una vasta experiencia en guerras y una definida filosofía bélica que han signado toda su trayectoria como nación, actuando casi siempre en territorios distantes de su metrópoli.

  f. Que por el contrario, para nuestro país ésta fue la primera guerra, excluyendo aquellas que consolidaron nuestra independencia, las cuales por su lejanía en el tiempo, no constituyen ninguna experiencia de valor.

  g. Que muchos de los errores cometidos, están basados fundamentalmente, en esa, nuestra inexperiencia.

  h. Cuando mencionamos análisis en su justa dimensión, queremos significar que no nos colocamos en posiciones extremas; ni todo lo que hicimos estuvo mal; ni nuestros medios no sirven para nada o todo lo que hicimos o dejamos de hacer estuvo bien y nuestra derrota se debió exclusivamente a la aplastante superioridad del enemigo.

  i. La experiencia vivida hace aconsejable la revisión de errores y falencias que se pusieron de manifiesto durante el conflicto y que si bien, aún no existiendo, no hubieran modificado el resultado final.

CONCLUSIONES

1. El dimensionamiento de nuestro poder naval debe estar relacionado con las hipótesis de guerra vigentes.

2. El organismo idóneo para estudiar estas hipótesis es el Estado

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 36

Mayor Conjunto, al cual debe dársele la jerarquía e importancia acorde con la responsabilidad que tiene.

3. El Estado Mayor Conjunto nunca desarrolló una hipótesis de guerra que involucrara a Gran Bretaña.

4. Consecuentemente la dimensión de nuestro poder naval está muy lejos de ser apto para enfrentar al poder naval inglés y mucho menos si cuenta este, como en el conflicto Malvinas, con el incondicional apoyo de los Estados Unidos y la CEE.

5. Como consecuencia el enemigo tuvo una abrumadora superioridad submarina, una mayor disponibilidad de buques de superficie y un dominio casi absoluto del espacio aéreo.

6. A lo expuesto en 5. debe sumarse una inteligencia permanente y eficaz sobre los movimientos de nuestros buques, facilitada por información satelitaria.

7. Nuestras fuerzas navales, por falta de una adecuada exploración nunca pudieron contar con la inteligencia apropiada, aunque fuera nada más que para mitigar las falencias enunciadas en 5.

8. En las condiciones enunciadas, cualquiera de las acciones concebidas para producir daño al enemigo, resultaban poco factibles y generalmente no aceptables.

9. La posibilidad de acciones que entraran en el terreno del holocausto total de la Flota, estuvo también vedada ante la amenaza cierta de un enfrentamiento simultáneo o/no contra las fuerzas navales chilenas. diferido

10. Ante las circunstancias apuntadas y frustado un ataque por razones meteorológicas, cuyo resultado hubiera sido incierto, se considera genéricamente acertada la medida de replegar los buques sobre la costa.

11. No obstante todo lo enunciado, esta Comisión considera, que se debieran haber empleado algunas unidades de la Flota de Mar, en operaciones de diversión o desgaste de las Fuerzas Británicas que actuaban con total impunidad en mar. Ello no hubiera variado el resultado final de la guerra pero hubiera contribuído a aliviar la presión que ejercía el enemigo sobre Malvinas; asimismo la participación de la Institución hubiera quedado más clara ante las otras Fuerzas Armadas y ante la opinión pública en general.

A. <u>Medios:</u>

12. El dimensionamiento de los medios que constituyan nuestro poder Naval, debe obedecer a un proceso de planeamiento, idealmente conjunto, que obedezca a hipótesis de guerra probables.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 21

13. Aún cuando queda sentada esta premisa el conflicto Malvinas demostró fehacientemente:

a. La necesidad de contar con una fuerza de submarinos que nos permita tener presencia inmediata en cualquier teatro de operaciones. Esta fuerza debe estar compuesta por un número de unidades en condiciones de operar permanentemente no menos de 6 submarinos.

b. La necesidad de pensar seriamente en nuestra capacidad de rechazo antisubmarino. Todos fuimos concientes que un solo submarino nuclear inglés estaba en capacidad para destruir todos nuestros medios navales de superficie, con absoluta impunidad.

c. Estudiar seriamente la necesidad de mantener en servicio un portaaviones por la servidumbre que representa el asegurar su protección. Además, el que tenemos presenta enormes limitaciones operativas y un alto costo en mantenimiento. En una palabra, a juicio de esta Comisión una inaceptable relación costo/rendimiento.

d. Disponer, en las unidades de superficie, de una importante cantidad de helicópteros, operables en cualquier condición de tiempo, para la realización de tareas que su gran versatilidad les permite efectuar, especialmente la búsqueda y ataque de unidades de superficie y submarinas.

e. Disponer de por lo menos un buque logístico integral, de características adecuadas, en especial confiabilidad en navegaciones a máxima velocidad sostenida, que debe ser compatible con el resto de las unidades a las cuales debe apoyar.

B. Personal:

14. Es necesario cambiar la mentalidad de nuestro personal, tanto superior como subalterno, en el sentido que no debemos contar con una Marina de adiestramiento, sino una Marina permanentemente adiestrada para la guerra, con una clara predisposición ofensiva.

15. Para tender al logro de este objetivo se debe:

a. Cambiar la concepción de la actual carrera tipo, por otra que permita formar verdaderos especialistas en los distintos tipos de unidades que compongan nuestro futuro poder naval, de manera que sus tripulaciones sean profundas conocedoras de sus medios, capacidades y limitaciones.

b. Reducir la edad promedio de nuestros comandantes, en principio a través de las jerarquías requeridas para cada tipo de unidad.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 38

c. Extremar las exigencias para el ejercicio del comando, mediante un proceso que desarrolle muy particularmente la agresividad y el espíritu combativo.

d. Crear conciencia que no todos los oficiales son aptos para ser comandantes y que esto no implique un rótulo de inutilidad.

16. Tener el máximo de unidades en condiciones de operar en acciones de guerra, no sólo desde el punto de vista del material sino y fundamentalmente del adiestramiento del personal para el combate, en cualquier época del año.

Esto implica una revisión total en la política seguida por la Armada durante muchos años, en lo que se refiere a la oportunidad en que se materializan los pases, ascensos, retiros y licencias.

Todos estos eventos deben producirse cuando las circunstancias así lo aconsejen y no deben regirse por esquemas como los que actualmente existen.

Somos concientes que el país prácticamente se paraliza entre mediados de diciembre y principios de marzo; que resultará muy dificil implementar este modo de acción; que las trabas surgirán precisamente de nuestro propio personal, tanto superior cuanto subalterno, pero si queremos tener una Armada operativa y eficiente, deben ser drásticas las medidas a tomar.

C. Orgánica:

17. Existen tres Estudios tendientes a determinar cual debe ser la orgánica de la Armada; cada uno de ellos presenta ventajas e inconvenientes. No es motivo de análisis de esta Comisión el contenido de los mismos, pero como acotación al margen, debe pensarse exclusivamente con mentalidad operativa cuando se tome la decisión definitiva.

18. Deben desaparecer de la Armada todos aquellos organismos que al margen de la Secretaría General Naval, hacen al accionar político de la Institución. Tenemos que tener conciencia y lo demuestra claramente la historia de los últimos seis años, que el Ejército Argentino impuso, impone e impondrá sus puntos de vista en ese campo; por lo tanto todo esfuerzo que se haga para revertir esta situación será estéril, pero traerá como consecuencia la aparición de oficiales politizados, que a la postre, sólo producen daño a la Institución.

19. Las unidades operativas deben organizarse en Fuerzas o Grupos de Tareas para tiempo de guerra, de acuerdo a la hipótesis de quién será nuestro más probable enemigo y mantenerlas y operarlas en tiempo de paz con esa orgánica, a fin que toda activi-

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 39

dad se adecúe a esa situación.

20. Los organismos logísticos deben estar subordinados a los Comandos Operativos y deben someter a la aprobación de estos todo tipo de inversión y/o plan de acción.

21. Se debe buscar una mayor integración entre los tres componentes del poder naval.

D. Adiestramiento:

22. Sin pretender desconocer la utilidad de los centros de adiestramiento en tierra, consideramos que de ninguna manera suplantan al que se efectúa en navegación, razón por la que la permanencia en el mar debe ser la máxima posible.

23. Se deben incrementar las ejercitaciones y operaciones nocturnas y/o en condiciones meteorológicas adversas, jugando ejercicios hasta en los más mínimos detalles, dándoles el máximo de realismo posible.

24. Aceptar los riesgos que implican las ejercitaciones realistas, como una necesidad para obtener los resultados perseguidos; para ello hay que reducir drásticamente las recomendaciones sobre seguridad que surgen de las actuaciones de justicia y que contribuyen decididamente a disminuir nuestra capacidad operativa y la agresividad de nuestro personal, sin distinción de jerarquías, pero especialmente en nuestros comandantes.

25. A pesar de las rigurosas normas de economía impuestas, consideramos que las unidades deben navegar nuestro teatro de operaciones entre 160 y 180 días al año; lo último que debe tocarse es el suministro de combustible y munición a nuestros buques. Para ello deben cortarse drásticamente todas las actividades y gastos no operativos. Los miembros de esta Comisión tienen conciencia que esto se puede hacer teniendo el valor y decisión necesarias para romper con muchos compromisos de RR. PP. y políticos.

E. Nivel conjunto con las otras Fuerzas Armadas:

26. Es necesario terminar definitivamente con los intereses sectoriales y crear conciencia que en una guerra debe empeñarse toda la nación, con sus fuerzas armadas a la cabeza.

27. Los episodios vividos en la Guerra de Malvinas han demostrado cuan lejos estamos de esta situación ideal.

28. Esta Comisión considera que esta situación no debe considerarse como irreversible y aceptarla como tal. Y en ese sentido opina que la Armada, que posee dentro de su orgánica y sus medios los tres componentes (aire, mar y tierra), es la fuerza más compenetrada de la necesidad de una integración y no debe escatimar esfuerzos en pro de este objetivo.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 40

ACCIONES RECOMENDADAS

De las conclusiones obtenidas para cada caso en particular y de las generales surgen, a juicio de esta Comisión, las siguientes acciones recomendadas:

A - Casos particulares:

1 - Grupo de Tareas 79.3:

1.1. Al Comandante del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", Capitán de Navío D. HECTOR E. BONZO:

- Sancionar por: "Limitar su acción como Comandante al cumplimiento de las órdenes de su Escalón Superior, sin aplicar el adecuado criterio profesional para prevenir o minimizar la acción del enemigo, en detrimento de su Grupo de Tareas, lo que probablemente pudo haber contribuído al humdimiento de su buque".
- Reconocer que el excelente nivel de adiestramiento en zafarrancho de abandono contribuyó a incrementar el número de sobrevivientes al naufragio.

1.2. Al Comandante del Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA", Capitán de Fragata D. HORACIO R. GRASSI:

- Relevar del Comando y sancionar por: "Evidenciar falta de criterio profesional, agresividad, conocimiento doctrinario y espíritu de solidaridad, al alejarse a máxima velocidad del área donde había suficientes evidencias que la Nave Capitana había sido atacada, con el agravante de ser 2do. en Comando Táctico".

1.3. Al Comandante del Destructor A.R.A. "BOUCHARD", Capitán de Fragata D. WASHINGTON BARCENA:

- Relevar del Comando y sancionar por: "Asesorar incorrectamente al 2do. en Comando Táctico del Grupo de Tareas, ante el ataque sufrido por la Nave Capitana, identificándose con la decisión de alejarse a máxima velocidad sin cumplir la doctrina ni las tradiciones de solidaridad en el mar, aduciendo que su propio buque había sido torpedeado, hecho que no fue corroborado".

B - Casos Generales:

1.- Lograr que el Estado Mayor Conjunto actualice las Hipótesis de Guerra y dimensionar el Poder Naval en función de ellas.

2.- Revisar, actualizar, completar y poner en vigor la doctrina militar conjunta; realizar las ejercitaciones inter-Fuerzas necesarias para adquirir conciencia y afianzar el

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 41

concepto de la importancia de la unidad de Comando.

3.- Considerar prioritario el actual Plan de Construcción de Submarinos.

4.- Analizar el equipamiento antisubmarino de las Fragatas Meko 360 y Corbetas Meko 140 para determinar si satisfacen los requerimientos derivados del enfrentamiento con submarinos de elevada performance y disponer las medidas correctivas necesarias.

5.- Reactivar el estudio de necesidad de contar con un Portaaviones y en caso afirmativo la renovación del actual.

6.- Activar la gestión para la adquisición de un buque logístico integral.

7.- Cambiar la actual concepción de "carrera tipo" tendiendo a favorecer la especialización por tipos de unidades.

8.- Promover el desarrollo de la agresividad y espíritu combativo de los Comandantes.

9.- Disponer como mínimo que el 50 % de las unidades operativas se encuentren permanentemente en nivel de adiestramiento de combate.

10.- Cambiar la política de "pases" y "licencias", produciendo los mismos cuando las circunstancias lo aconsejen (en cualquier momento).

11.- Agilizar la decisión de poner en vigor la Orgánica aconsejada por los Estudios recientemente completados.

12.- Eliminar de la Armada todos los entes que hacen al accionar político y no están previstos en la Orgánica.

13.- Proveer a las unidades operativas la mayor asignación de combustible posible, reduciendo o anulando en caso necesario todo tipo de erogación que no haga al aspecto señalado.

SALVIO O. MENENDEZ
Contraalmirante

RAUL J. GONZALEZ
Contraalmirante

RUBEN JACINTO CHAMORRO
Vicealmirante
PRESIDENTE COMISION ESPECIAL DE
ANALISIS Y EVALUACION

2

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....
Letra ....

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA Nº 42

ANALISIS Y CONCLUSIONES DEL COMPORTAMIENTO DEL SR.

COMANDANTE NAVAL

- Analizados los Planes de Operaciones y las órdenes impartidas a las Fuerzas de Tareas surgen los siguientes conceptos:

1. Las limitaciones impuestas por el Comandante Superior son de de una magnitud tal que condicionan totalmente el empleo de las unidades de superficie. Tanto es así que el Plan Esquemático Nº 1/82 "S" de COATLANSUR especifica:
"el empleo estará restringido por la presencia de submarinos nucleares que lo convierte en inaceptable en cuanto al costo".
A esta limitación se suma la vigencia del Conflicto Austral que obliga a no arriesgar el total de la Flota en las operaciones con Malvinas.

2. Las capacidades del enemigo y las propias determinan:
- dominio del espacio aéreo y marítimo por el oponente.
- pobre exploración que impide la inteligencia operativa propia.
- información de satélites americanos que denuncianpermanentemente al enemigo la posición de las fuerzas propias.

3. Imposibilidad de coordinar operaciones con la Fuerza Aérea y de obtener información de y sobre sus vuelos.

Evaluados estos factores y considerados en la confección de los Planes de Operaciones Contribuyentes es sumamente difícil la concepción de operaciones aptas, factibles y aceptables.
Cuando el COFUERTAR 79 concibe su Plan y despliega los tres Grupos de Tareas, muestra una clara decisión de emplear los medios aprovechando la circunstancia favorable de tener la Fuerza enemiga aferrada y en distancia.
Esto puede apreciarse en la siguiente secuencia de despachos entre COATLANSUR y COFUERTAR 79 (se transcribe solamente el concepto):

GFH 011555 de COATLANSUR: el enemigo se encuentra aferrado y se otorga libertad de acción.

GFH 011629 de COFUERTAR 79: información de contactos obtenidos por exploración propia. Se inicia interceptación y es intención atacar en el crepúsculo matutino.

GFH 011637 de COATLANSUR: contactos obtenidos por F.T.79 constituye un Grupo de Tarea enemigo no aferrado y con superioridad.

GFH 011841 de COFUERTAR 79: corrige y amplía información de exploración propia y reitera intención de atacar en el crepúsculo matutino.

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 45

GFH 012007 de COFUERTAR 79: emite orden a GT 79.1, GT 79.3 y GT 79.4 para iniciación operaciones ofensivas.

GFH 012213 de COATLANSUR: nuevo SITREP del enemigo y confirmación necesidad exploración temprana y ataque masivo sobre unidades de superficie británicas antes de su alejamiento.

GFH 020001 de COFUERTAR 79: emite orden a GT 79.4 de converger a máxima velocidad sobre Grupo Tareas británico para cumplir tarea de GFH 012007 con indicación de que será apoyado por exploración aérea embarcada.

GFH 020109 de COATLANSUR: informa que el requerimiento de necesidad de exploración y ataque masivo debe interpretarse para unidades aéreas.

GFH 020119 de COATLANSUR: desconocimiento posición portaaviones británicos. Enemigo no aferrado constituye fuerte amenaza para F.T.79.

GFH 020145 de COFUERTAR 79: a partir 020050 hs GT 79.1 fue detectado por explorador enemigo. Condiciones viento hacen inaceptable ataque aéreo propio, se aleja.

GFH 020225 de COFUERTAR 79: ordena alejarse a GT 79.4.

GFH 020431 de COFUERTAR 79: anula GFH 012007 sobre iniciación operaciones ofensivas y se ordena a la FT 79 desplazamiento a nuevas áreas.

Se recibe mensaje del Destructor A.R.A. "BOUCHARD" sobre aparente impacto de torpedo (GFH 021630).
Se recibe mensaje del Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA" sobre situación del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" (GFH 021635).
Estos dos despachos y toda la información ampliatoria que se siguió cursando dieron realidad a la amenaza submarina.

GFH 030755 de COATLANSUR: ordena navegar por aguas de muy bajas profundidades.

Se recibe despacho de COARA donde se indic[illegible] que el enemigo recibe información satélite de fuerzas propias (GFH 030915).

En consecuencia se aprecia, por parte del COFUERTAR 79, una clara decisión de emplear la Fuerza al ordenar la iniciación de las operaciones ofensivas con todas las unidades. Esta decisión es modificada y limitada a las unidades aéreas. Posteriormente, al ser detectada la Fuerza propia y tener condiciones de viento desfavorables para el portaaviones, se cancela el ataque. Finalmente la amenaza submarina recluye todas las unidades en aguas costeras de baja profundidad.

Del análisis de todo lo actuado y de la idoneidad profesional del Comandante de la F.T. 79, de sus Comandantes subordinados y

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL FOJA Nº 101

de su Estado Mayor puede concluirse, a prima facie, que se cumplieron los Planes, se emitieron órdenes acertadas y se obró acorde a las limitaciones y capacidades.
Queda a mi criterio un aspecto de capital importancia y que define a los Comandos exitosos en la guerra: "la agresividad y el espíritu ofensivo racionales, la originalidad en la concepción estratégica y táctica y las ganas de combatir".
Estos aspectos son discutibles y difíciles de cuantificar pero hay una demostración irrefutable, que son "los resultados" y ellos están a la vista.
Considero que no deben hacerse cargos pues ello podría llevar a una polémica interminable de justificaciones. Es verdad que podrían haberse elaborado otros Planes en distintas oportunidades, pero su idoneidad pudo haber sido motivo de discusión.
Asimismo pareciera lógico que algunas unidades no capitales de la Flota de Mar, debieron ser empleadas para aliviar la presión del enemigo sobre Malvinas; esto también es teórico y opinable.
No he dejado de tener en cuenta como demostración de esa voluntad de lucha, las actuaciones valerosas y dignas de unidades que sin estar preparadas, ni corresponderles, aportaron su presencia en las Islas (Guardacostas de la P.N.A., Transportes, Mercantes y Pesqueros). Si se realizara un típico Estudio de Estado Mayor no me cabe la menor duda que no resistiría la prueba de la "Aptitud-Factibilidad-Aceptabilidad" pero también no me cabe la menor duda que estas unidades contribuyeron valiosamente al esfuerzo bélico.
Finalmente considero que el Comandante de la Fuerza de Tareas 79, Contraalmirante D. GUALTER OSCAR ALLARA, está suficientemente sancionado con su retiro de la Armada no por lo que hizo, sino por lo que dejó de hacer, pero fundamentalmente por comandar una Flota de un bando que fué derrotado en la contienda.
Cabe una última reflexión: el Comandante Militar debe tener conciencia que el Estado puso en sus manos medios que con seguridad no eran los más adecuados, pero ellos eran los únicos disponibles y "debió usarlos", por lo menos parcialmente, para defender los "intereses" y la "dignidad" nacionales.

RUBEN JACIENTO CHAMORRO
Vicealmirante
PRESIDENTE COMISION ESPECIAL DE ANALISIS Y EVALUACION

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 45

ANALISIS Y EVALUACION DE LA ACTUACION DEL SEÑOR COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR, VICEALMIRANTE Dn. JUAN JOSE LOMBARDO

De la copiosa documentación consultada y conversaciones con distintos actores de los episodios vividos en la Guerra de Malvinas, surgen los siguientes hechos salientes:

1 - En la planificación previa a la toma de las Islas, comenzada en Diciembre de 1981, donde el Sr. Almirante LOMBARDO tuvo activa participación, no se analizaron en profundidad aspectos atingentes a la defensa de los territorios a recuperar.

2 - A posteriori, la idea que primaba para resolver este problema, era la designación de un Jefe de Estado Mayor Especial, con sus pertinentes asesores o bien asignar esa responsabilidad al Jefe del Estado Mayor Conjunto. Nunca se barajó la concepción de Teatro de Operaciones.

3 - Recién el 3 de Abril el Sr. Almirante LOMBARDO tomó conocimiento de su designación como Comandante del Teatro y que se haría cargo de sus funciones el día 6 de Abril.

4 - Junto con esa designación le son impuestas una serie de limitaciones que conspiran contra el ejercicio del mando a saber:

a. No se le subordinan los medios de la Fuerza Aérea.

b. Los problemas logísticos deben ser resueltos, independientemente, por cada una de las Fuerzas.

c. La responsabilidad del transporte de elementos a las Islas recae sobre el Estado Mayor Conjunto.

d. Los requerimientos de los elementos logísticos necesarios en las Islas deben ser determinados por el Jefe Militar y Gobernador y coordinar las prioridades de transporte con la Fuerza Aérea.

e. No tiene poder de decisión para disponer sobre el uso de las armas; esta situación se mantiene hasta que los ingleses inician las hostilidades.

f. No se le subordina la reserva estratégica. De ser necesario debía solicitarla.

g. La Fuerza Aérea debía estudiar su capacidad de acción contra las Fuerzas Navales Inglesas y confeccionar los planes pertinentes.

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 46

5 - La perentoriedad que impone el desarrollo de los acontecimientos, lo obliga a confeccionar un plan esquemático del que deben surgir planes contribuyentes, los cuales entran en vigencia a mediados del mes de Abril.

6 - En repetidas oportunidades, una de ellas por escrito, alertó al Comité Militar sobre los problemas que le acarreaban las limitaciones impuestas al ejercicio de su Comando.

7 - Intervención permanente de los Comandantes en Jefe del Ejército y la Fuerza Aérea, materializada a través de órdenes y comunicaciones directas al General MENENDEZ y al Brigadier WHEBER, generalmente sin su conocimiento.

8 - El Escalón Superior inculca en su ánimo una actitud defensiva y conservadora, dejando la iniciativa a manos del enemigo. A su vez, el Almirante LOMBARDO, transmite a sus subordinados, particularmente a las Fuerzas de Tareas Navales, las cuales en la práctica, son las que realmente puede manejar, la misma predisposición.

9 - Lo antedicho queda claramente materializado, luego del fallido intento de ataque a una Fuerza de Tareas británica, motivado por razones meteorológicas. Impone a la Fuerza de Tareas el despacho GFH 030755, ordenando "navegar por aguas de poca profundidad", lo cual implica confinar a la Flota en áreas cercanas a la costa.

10- Sin duda, ante la situación que se plantea, surge una flagante vulneración a uno de los principios fundamentales de la guerra: la Unidad de Comando.

Hasta aquí, los hechos salientes planteados, están signados por la objetividad. Lo que sigue a continuación, que en alguna forma pretende poner de manifiesto errores o desaciertos cometidos por el Sr. Almirante LOMBARDO, tienen un alto grado de subjetividad; entiendo que hay juicios que son opinables y si los he volcado no es con la intención de menoscabar a alguien por quien siento un profundo respeto como persona y como profesional, sino para que lo escrito pueda servir de experiencia en caso que el destino nos enfrente a una situación similar a la vivida.

- En la directiva referente a operaciones de búsqueda y salvamento, omitió incluir instrucciones sobre el uso de las armas, a los buques afectados a ese tipo de misión. Tampoco tuvo en cuenta las normas de la Convención de Ginebra, analizadas en profundidad en páginas anteriores a esta evaluación, referente a la preparación de los buques asignados a este tipo de tareas y la comunicación al enemigo del carácter de tales.

  Probablemente estas previsiones hubieran evitado el doloroso episodio del Aviso A.R.A. "SOBRAL".

  Sin duda, esto es una consecuencia de nuestra inexperiencia en

DIRECCIÓN GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 47

guerras.

- Luego de producido el hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", el señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada, ordenó una investigación del hecho, a fin de deslindar responsabilidades. Las actuaciones no se hacen con carácter formal, sino que se basan en el informe del Comandante de la nave hundida, con una resolución ejecutiva por parte del señor Almirante LOMBARDO.

No asigna responsabilidad alguna y con respecto a los Destructores hace el siguiente comentario: "La doctrina indica que debe darse prioridad a la seguridad de los propios buques. La presencia de un submarino agresor, que resultó ser real, y la poca capacidad A/S de los buques implicaban un riesgo cierto. Técnicamente el alejarse era lo correcto. Si el submarino hubiese querido, hubiera podido atacar a los dos Destructores con mínimo riesgo. En conclusión las acciones de los DD no son objetables".

Con respecto a responsabilidades del Comandante del Crucero BELGRANO no hace comentario alguno.

A juicio del suscripto, compartido plenamente por los dos otros miembros de esta Comisión de Evaluación, este análisis no se ajusta con objetividad a los sucesos vividos, ni se evalúa con justicia la actuación de los Comandantes. En las conclusiones y acciones recomendadas, incluídas en este trabajo, está vertida nuestra opinión, que en mucho difiere a la del señor Almirante LOMBARDO.

- Si bien genéricamente considero acertada la decisión de replegar la Flota a aguas poco profundas, tengo la convicción que pudieron intentarse algunas acciones, arriesgando algo, en aras de aliviar la presión que debió soportar el personal apostado en las Islas, víctima de bombardeos casi permanentes, desde el aire y desde el mar.

No puedo olvidar los buques inermes que cumplían servicios logísticos para abastecer distintos emplazamientos insulares y las dos lanchas de la Prefectura Naval Argentina, cuya travesía a Malvinas y operaciones posteriores, pueden encuadrarse a nivel de hazaña.

Le faltó originalidad profesional y espíritu de lucha, aún cuando lo puntualicé antes, los escalones superiores fueron los que inculcaron esa tónica.

En una palabra, y siempre dentro del campo que analizo, la crítica está centrada más que en lo que hizo, en lo que dejó de hacer.

Tengo plena conciencia que estas imaginarias acciones no hubieran revertido el resultado de la guerra, pero tal vez, sí el pensamiento que domina a muchos miembros de la Institución, ge-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL
FOJA
Nº 48

nerador de frustación: "los medios de superficie no se usaron".

- Las limitaciones impuestas al pleno ejercicio de su Comando debieron impulsarlo a no aceptar tamaña responsabilidad.

Soy conciente que es muy sencillo afirmar esto, escribiendo sentado frente a un escritorio. Comprendo la euforia que se vivía en aquellos momentos, el clima triunfalista creado, la convicción casi generalizada que el conflicto tendría solución en el campo de la diplomacia, nuestra inexperiencia en las realidades de la guerra, el desconocimiento de la mentalidad del enemigo a enfrentar. Comprendo también que, en aquellos momentos adoptar una posición drástica de ruptura, hubiera significado su total desprestigio y un inmerecido rótulo de cobarde y pusilánime.

Planteó sus inquietudes con valentía; hizo enormes esfuerzos por contemporizar, en aras de la obtención de mejores resultados. Si la guerra se hubiera ganado, probablemente hoy se lo consideraría un héroe.........; pero la guerra se perdió y él debe pagar un precio por la responsabilidad que aceptó, aún con los atenuantes enunciados. Y ese precio se llama pase a situación de retiro.

RUBEN J. CHAMORRO
Vicealmirante
PRESIDENTE COMISION ESPECIAL DE
ANALISIS Y EVALUACION